
A. Μυλόπουλος: Παράδειγμα βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης το Μετρό Θεσσαλονίκης

2018/03/29 17:12 στην κατηγορία MMM

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης όχι μόνο θα τονώσει την οικονομία και την ανάπτυξη της πόλης, αλλά θα βελτιώσει και την καθημερινότητα των πολιτών, δήλωσε ο πρόεδρος της «Αττικό Μετρό», καθηγητής Γιάννης Α. Μυλόπουλος, κατά την έναρξη του 11ου Περιφερειακού Συνεδρίου για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, που διεξήχθη στην Θεσσαλονίκη.

Ο ίδιος προσέθεσε πως έχει βρεθεί η ισορροπία, ώστε να υπάρχουν και μετρό και αρχαία, συμπληρώνοντας ότι το Μετρό Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα παράδειγμα βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης.

Καταλήγοντας, ο κ. Μυλόπουλος διαβεβαίωσε ότι η επανεκκίνηση του έργου δεν θα ήταν εφικτή, «αν δεν είχε εγκαταλειφθεί η προηγούμενη καταστροφική πολιτική διαχείρισης των αρχαιοτήτων και δεν είχαμε επιλέξει μια νέα πολιτική που συμπυκνώνεται στο: “και μετρό και αρχαία”».

Η τοποθέτηση του προέδρου της «Αττικό Μετρό» για τον τομέα των υποδομών έχει ως εξής:

Υποδομές και Βιώσιμη Ανάπτυξη

Οι υποδομές αποτελούν προϋπόθεση για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη γιατί προσφέρουν τις ευκαιρίες πάνω στις οποίες θα δομηθούν οι νέες αναπτυξιακές δραστηριότητες.

Σύμφωνα με έρευνα του IOBE του 2015, για κάθε 1 ευρώ που επενδύεται σε μεγάλα έργα, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, (ΑΕΠ), αυξάνει κατά 1,8 ευρώ. Εκ των οποίων τα 0,4 ευρώ πηγάζουν απευθείας στα ταμεία του κράτους.

Επιπλέον, σύμφωνα με την ίδια έρευνα του IOBE, σε κάθε 1 εκατ. ευρώ επένδυσης σε έργα υποδομής, ανοίγουν 13 νέες θέσεις εργασίας άμεσα στον κατασκευαστικό τομέα και άλλες 39 έμμεσα, σε 86 δραστηριότητες που σχετίζονται εμμέσως με την κατασκευή (προμηθευτές, κ.λπ.).

Τα συγκοινωνιακά έργα υποδομής ειδικότερα, όπως οι μεγάλοι δρόμοι, οι σήραγγες, ο μητροπολιτικός σιδηρόδρομος και ο τροχιόδρομος, (τραμ), συνιστούν έργα που συμβάλλουν τόσο στην οικονομική ανάπτυξη, καθώς ανοίγουν νέες ευκαιρίες για το

εμπόριο, την αγορά, και για τον τουρισμό, όσο όμως και στην κοινωνική ευημερία, καθώς συμβάλλουν στη βελτίωση της καθημερινότητας και των συνθηκών ζωής του πολίτη.

Τέλος τα έργα σταθερής τροχιάς ειδικότερα συμβάλλουν και στην προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος, αφού η μείωση των ιδιωτικών αυτοκινήτων στις πόλεις εξ αιτίας της λειτουργίας τους, ακολουθείται από μεγάλη μείωση της εκπομπής θερμοκηπικών αερίων και συνεπώς βελτιώνεται σημαντικά η ποιότητα της ατμόσφαιρας και αντιστρέφεται το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Οι αιτίες των καθυστερήσεων και τελικά του σταματήματος του μετρό Θεσσαλονίκης

Η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης δεν έλειπε από τις προγραμματικές δεσμεύσεις όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων, σε σημείο που το έργο τελικά κατέληξε ανέκδοτο. Και όχι άδικα. Γιατί, τη δεκαετία του 1980 προκηρύχθηκε όχι ως δημόσιο έργο, όπως συμβαίνει με όλα τα έργα των αστικών μητροπολιτικών σιδηροδρόμων του κόσμου, αλλά κατά παγκόσμια πρωτοτυπία, ως έργο που θα χρηματοδοτούνταν από το δημοτικό ραδιόφωνο της πόλης. Η περίφημη «τρύπα του Κούβελα», μνημείο αφέλειας, προχειρότητας και μεγαλοϊδεατισμού ήταν το αποτέλεσμα αυτής της διεθνούς πρωτοτυπίας.

20 χρόνια σχεδόν αργότερα και αφού η Αθήνα, λόγω Ολυμπιακών Αγώνων, απέκτησε μετρό, τραμ και προαστιακό σιδηρόδρομο, το 2006 δημοπρατήθηκε επιτέλους η βασική γραμμή του μετρό της Θεσσαλονίκης με την ορθόδοξη διαδικασία του δημόσιου και συγχρόνως συγχρηματοδοτούμενου από τα Ευρωπαϊκά ταμεία έργου.

Η προχειρότητα όμως, δυστυχώς, δεν έλειψε ούτε τότε από τον σχεδιασμό κι αυτό διότι όπως αποδείχθηκε, το έργο, ήταν εξ αρχής «ναρκοθετημένο». Η δημοπράτηση του έργου ως μελέτη και κατασκευή, σε συνδυασμό με την βιαστική δημοπράτησή του, για προφανείς λόγους πολιτικής σκοπιμότητας, μια και το 2007 ήταν χρονιά εκλογών, επιβάρυναν το έργο με μια σειρά από προβλήματα τα οποία έκαναν γρήγορα την εμφάνισή τους.

Ήδη το 2012, χρονιά που έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το έργο σύμφωνα με την σύμβαση που είχε υπογραφεί το 2006, αυτό ήδη κουβαλούσε στην πλάτη του 5 έτη καθυστέρησης. Δηλαδή, το έργο ήδη από το 2012 και πριν ακόμα να αποκαλυφθούν τα αρχαία της Βενιζέλου και εφόσον φυσικά στην συνέχεια δεν σταματούσε, θα τέλειωνε σε διπλάσιο από τον προβλεπόμενο χρόνο.

Δεν ήταν όμως αυτή η μοναδική κακοδαιμονία του. Η χάραξη της βασικής γραμμής μέσα από την καρδιά της πάλαι ποτέ Ρωμαϊκής και μετέπειτα Βυζαντινής Θεσσαλονίκης, χωρίς καμία πρόβλεψη για τη διαχείριση των αρχαιολογικών

ευρημάτων που ήταν εξ αρχής γνωστό ότι θα βρίσκονταν εκεί, οδήγησε γρήγορα το έργο σε μεγάλα αδιέξοδα.

Μόλις, λοιπόν, αποκαλύφθηκε σε όλο του το μεγαλείο ο «Decumanus Maximus» στο σταθμό Βενιζέλου, επιστρατεύθηκε, με μια ατεκμηρίωτη επιστημονικά επιχειρηματολογία, το τεχνητό όσο και ανιστόρητο δίλημμα «Ή αρχαία ή μετρό», για να καλύψει έντεχνα όλες τις πολιτικές αστοχίες και τα προηγούμενα λάθη. Ήταν ένα χρήσιμο και βολικό δίλημμα για να ξεμπερδεύουν με τα αρχαία και συγχρόνως να αποποιηθούν ευθύνες και καθυστερήσεις.

Έτσι, το έργο συνέχισε να «σέρνεται» εν μέσω διχαστικού κλίματος, διαμάχης και δικαστικών προσφυγών, μέχρι που το 2014 σταμάτησε ολοκληρωτικά η εκτέλεσή του. Οι αντιφάσεις της πολιτικής «ή αρχαία ή μετρό» οδήγησαν σε μια εξέλιξη που ήθελε τελικά: «ούτε αρχαία ούτε μετρό».

Έγινε, δηλαδή, το πρώτο έργο με εγκεκριμένη ευρωπαϊκή χρηματοδότηση που σταματούσε να κατασκευάζεται εν καιρώ οικονομικής κρίσης και άρα μεγάλης ανάγκης επενδύσεων. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι υπήρχε 1,0 δις εγκεκριμένο από τα Ευρωπαϊκά ταμεία, το οποίο μετά το σταμάτημα του έργου, βρέθηκε για 2 και περισσότερα χρόνια παγωμένο στις τράπεζες.

Σε εποχή δηλαδή οικονομικής κρίσης και μεγάλης ανάγκης τόσο επενδύσεων, όσο και δημιουργίας θέσεων εργασίας, στη Θεσσαλονίκη σταμάτησε να εκτελείται το μεγαλύτερο έργο υποδομής που έγινε ποτέ στην πόλη, αφήνοντας εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ παγωμένα στις τράπεζες, με ό,τι αυτό σήμαινε για την ύφεση στην οποία βυθίζονταν η πόλη και η χώρα.

2016 - σήμερα: Η επανεκκίνηση του μετρό και η «Άνοιξη» της Θεσσαλονίκης

Τα τελευταία δύο χρόνια όμως, πραγματικά η Θεσσαλονίκη ζει, σε ό,τι τουλάχιστον αφορά το έργο του μετρό, μια μεγάλη ανατροπή. Τα έργα επανεκκίνησαν τον Μάρτιο του 2016 όταν αναλάβαμε ως νέα διοίκηση της Αττικό Μετρό ΑΕ.

Είχαμε τότε μια σειρά από άμεσα και επείγοντα προβλήματα που έπρεπε να διευθετήσουμε.

Πρώτα, τακτοποιήθηκε συμβατικά το έργο, καθώς αντικαταστάθηκε στην ανάδοχο κοινοπραξία η κατασκευάστρια εταιρεία που είχε εκπέσει, με μια νέα και εύρωστη οικονομικά εταιρεία, ικανή να το συνεχίσει και να το αποπερατώσει.

Μετά, διευθετήθηκαν σε σύντομο χρόνο οι δικαστικές διαφορές, με τις απαιτήσεις των εργολάβων να επιδικάζονται κατά τρόπο εξαιρετικά ωφέλιμο για το δημόσιο συμφέρον.

Τέλος, το έργο, μετά την άρση του αιτήματος διάλυσης της σύμβασης που είχε υποβάλει ο ανάδοχος και την πλήρη επανενεργοποίηση της σύμβασης, απέκτησε νέο και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, το οποίο πλέον τηρείται πιστά και απαρέγκλιτα.

Η επανεκκίνηση του έργου πάντως δεν θα ήταν εφικτή, αν δεν είχε εγκαταλειφθεί η προηγούμενη καταστροφική πολιτική διαχείρισης των αρχαιοτήτων και δεν είχαμε επιλέξει μια νέα πολιτική που συμπυκνώνεται στο: «και μετρό και αρχαία».

Σε στενή πλέον συνεργασία με το υπουργείο Πολιτισμού και τον Δήμο Θεσσαλονίκης και με την αμέριστη υποστήριξη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστου Σπίρτζη, εφαρμόσαμε μια νέα πολιτική σύμφωνα με την οποία η Θεσσαλονίκη έχει ανάγκη και από το μετρό, αλλά και από την πολιτιστική της κληρονομιά, που πλέον συνυπάρχουν σε έναν καινοτόμο σχεδιασμό που γεφυρώνει την τεχνολογία με τον πολιτισμό.

Η νέα πολιτική πέτυχε τον διπλό στόχο: Και το έργο υλοποιείται και ολοκληρώνεται πλέον με γρήγορους ρυθμούς, αλλά και η πολιτιστική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης αναδεικνύεται με ορατές οικονομικές επιπτώσεις για την πόλη.

Ο καινοτόμος σχεδιασμός των δύο σταθμών (Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας) κατά τρόπο ώστε να αναδεικνύονται στη θέση τους τα σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, ήδη προκαλεί το ενδιαφέρον όχι μόνο της ελληνικής, αλλά και της διεθνούς κοινότητας. Διαψεύδεται λοιπόν ο ισχυρισμός ότι το μετρό το καθυστέρησαν τα αρχαιολογικά ευρήματα, αφού σήμερα αντικειμενικά και αναμφισβήτητα προχωρούμε το έργο με ρυθμούς εντατικούς και εξαιρετικά συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα που τηρείται απαρέγκλιτα, την ίδια ώρα που εργαζόμαστε από κοινού με το Υπουργείο Πολιτισμού για τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των αρχαιολογικών ευρημάτων.

Σήμερα, εκ του αποτελέσματος κρίνοντας, το μετρό δεν το καθυστέρησε η ανάγκη αξιοποίησης των αρχαίων, αλλά αντίθετα, τα ανιστόρητα διλήμματα που έθεταν ασυμβίβαστο στη συνύπαρξη Πολιτισμού και Τεχνολογίας.

Πλέον έχουμε και έργο που υλοποιείται γρήγορα, με ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα και για πρώτη φορά έναν σαφή ορίζοντα ολοκλήρωσης.

Η πρόοδος του έργου

Σήμερα η βασική γραμμή (από Ν.Σ.Σταθμό έως Νέα Ελβετία), η οποία έχει μήκος γραμμής 9,6 χλμ., 13 σταθμούς και θα εξυπηρετεί 250.000 επιβάτες καθημερινά, κατασκευάζεται με ταχείς ρυθμούς.

Συγκεκριμένα έχουν ήδη ολοκληρωθεί:

- το 100% των δίδυμων σηράγγων
- το 95% των αρχαιολογικών εργασιών
- το 84% των έργων πολιτικού μηχανικού
- το 46% των αρχιτεκτονικών εργασιών και
- το 7% των έργων Η/Μ

ο συνολικό εκτελεσθέν ποσοστό της βασικής γραμμής ανέρχεται σήμερα σε 60%, από 40% που ήταν εκτελεσμένο τον Μάρτιο του 2016 όταν και αναλάβαμε, ως νέα διοίκηση της Αττικό Μετρό Α.Ε.

Αυτό σημαίνει ότι ο ρυθμός προόδου του έργου σήμερα είναι σχεδόν τριπλάσιος σε σχέση με το παρελθόν, αφού σε δύο μόλις χρόνια εκτελέστηκε το μισό φυσικό και οικονομικό αντικείμενο, (20% του συνόλου), σε σχέση με αυτό που είχε εκτελεστεί σε 10 χρόνια, (40%), δηλαδή το διάστημα 2006-2016.

Την ίδια ώρα, σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται και η επέκταση της γραμμής προς Καλαμαριά, η οποία ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2013 και συνεχίζει να εκτελείται με εξαιρετικά ικανοποιητικούς ρυθμούς. Αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε λειτουργία και τα δύο TBM, διανοίγοντας τις δίδυμες σήραγγες της γραμμής.

Το συνολικά εκτελεσθέν ποσοστό της επέκτασης της γραμμής προς Καλαμαριά ανέρχεται σήμερα σε ποσοστό 50%.

Το χρονοδιάγραμμα του έργου

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, στα τέλη του 2018 σήραγγες και σταθμοί θα έχουν ολοκληρωθεί και στην Καλαμαριά. Στο τέλος του 2018 θα ξεκινήσει η προμήθεια των συρμών που θα εγκατασταθούν στο αμαξοστάσιο, το οποίο επίσης στον ίδιο χρόνο θα έχει ολοκληρωθεί. Σήμερα το αμαξοστάσιο, ένα τεράστιο σύμπλεγμα κτιρίων με δομημένη επιφάνεια 80.000 τετραγωνικών μέτρων που αποτελείται από μικτές κατασκευές σίδηρου και τσιμέντου και έχει ανεγερθεί σε μία έκταση 50.000 τετραγωνικών μέτρων, έχει ολοκληρωθεί κατασκευαστικά κατά σχεδόν 95%.

Οι συρμοί του μετρό της Θεσσαλονίκης θα αποτελούνται από νέας τεχνολογίας, υπερσύγχρονα βαγόνια τα οποία θα είναι αυτόματα, δηλαδή δεν θα έχουν μηχανοδηγό (driverless), αλλά θα ελέγχονται ηλεκτρονικά από απόσταση από το κέντρο λειτουργίας τους που θα βρίσκεται στο αμαξοστάσιο. Θα κινούνται σε μονή σήραγγα ανά κατεύθυνση και στις αποβάθρες των σταθμών θα υπάρχουν θύρες οι οποίες θα ανοιγοκλείνουν ταυτόχρονα με τις πόρτες των βαγονιών.

Το 2019 θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή των σταθμών και η προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού και του τροχαίου υλικού και θα ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές λειτουργίες των συρμών που θα κρατήσουν περίπου έναν χρόνο.

Σύμφωνα με το αυστηρό χρονοδιάγραμμα της Αττικό Μετρό Α.Ε., τον Νοέμβριο του 2020 θα παραδοθεί σε εμπορική λειτουργία το 75% της βασικής γραμμής, το τμήμα δηλαδή της βασικής γραμμής από τη Ν. Ελβετία μέχρι το Σιντριβάνι και αρχές του 2021 θα παραδοθεί και η επέκταση προς Καλαμαριά, ενώνοντας τη Μίκρα με το Σιντριβάνι, ώστε να συνδεθεί με μέσον σταθερής τροχιάς η Ανατολική Θεσσαλονίκη με το κέντρο της πόλης.

Τέλος, εντός των δύο επόμενων ετών, με την ολοκλήρωση των δύο ταλαιπωρημένων αλλά και καινοτόμων σταθμών της Βενιζέλου και της Αγίας Σοφίας, η κατασκευή των οποίων καθυστέρησε πολύ να ξεκινήσει για τους λόγους που προαναφέρθηκαν και στους οποίους σήμερα πλέον τα έργα έχουν ήδη ξεκινήσει μετά την επιτυχή αντιμετώπιση όλων των ζητημάτων που εκκρεμούσαν, θα παραδοθεί και η υπόλοιπη γραμμή.

Επιπλέον, ήδη μέσα στο 2018 άρχισαν να απομακρύνονται οι εργοταξιακές καταλήψεις και να παραδίδονται σε κανονική κυκλοφορία δρόμοι μετά από πολλά χρόνια ταλαιπωρίας της πόλης και των πολιτών. Η αρχή έγινε με την οδό Δελφών που παραδόθηκε προ 3,5 περίπου μηνών μετά από 6 χρόνια, εργοταξιακής κατάληψης, συνεχίστηκε πριν 1,5 μήνα με την οδό Μοναστηρίου, μετά από 11 χρόνια κατάληψης και συμπληρώθηκε λίγο αργότερα με την επαναφορά της Λεωφόρου Κωνσταντίνου Καραμανλή, στο ύψος της Παπάφη.

Παράλληλα, πολύ σύντομα θα δοθεί στην κυκλοφορία ακόμα μια λωρίδα στην οδό Αγίας Σοφίας κάτω από την Εγνατία, ώστε ο δρόμος να γίνει και πάλι διπλής κατεύθυνσης και να αποσυμφορήσει έτσι τον φόρτο της οδού Βενιζέλου, η οποία περιορίστηκε σε μια λωρίδα εξ αιτίας των έργων.

Και έπεται συνέχεια εντός του 2018, με την επαναφορά της Εγνατίας στο ύψος του Σιντριβανίου, το ερχόμενο καλοκαίρι.

Ξεκινούν οι επεκτάσεις του μετρό

Εντός του 2018 ξεκινούν οι πρόδρομες εργασίες για τις επεκτάσεις του μετρό στη δυτική Θεσσαλονίκη, οι οποίες είναι οι αρχαιολογικές εργασίες και οι μετακινήσεις των δικτύων κοινής ωφέλειας, προκειμένου να εξοικονομηθεί χρόνος και να απελευθερωθεί ο χώρος για να ξεκινήσουν οι εργασίες του κανονικού έργου. Για τον σκοπό αυτό υπάρχει ήδη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση ποσού των 30.000.000 ευρώ, η οποία προέκυψε από το εξαιρετικά σημαντικό γεγονός πως το 2017 απορροφήθηκαν από τα κονδύλια του ΕΣΠΑ στα δύο έργα του Μετρό Θεσσαλονίκης, της βασικής

γραμμής και της επέκτασης της γραμμής προς Καλαμαριά, 200 εκατομμύρια ευρώ. Σε μια χώρα δηλαδή που σύμφωνα με τις δηλώσεις των Ευρωπαίων αξιωματούχων έχει αναγορευθεί σε πρωταγωνίστρια στην απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ και από Ευρωπαϊκά κονδύλια γενικότερα, η Αττικό Μετρό Α.Ε. αναγορεύθηκε πρωταθλήτρια το 2017 στην απορροφητικότητα των αντίστοιχων πόρων.

Η επέκταση του μετρό στις δυτικές συνοικίες θα αποτελείται από δύο γραμμές, η πρώτη μήκους 4,4 χλμ., θα έχει 4 σταθμούς και συγκεκριμένα θα είναι οι Αμπελόκηποι, η Μενεμένη, ο Εύοσμος και το Κορδελιό και η δεύτερη μήκους 5χλμ. και θα έχει 5 σταθμούς οι οποίοι θα είναι η Νεάπολη, η Παύλου Μελά, η Σταυρούπολη, η Πολίχνη και η Ευκαρπία, ενώ η γραμμή θα καταλήγει μέχρι το νοσοκομείο Παπαγεωργίου.

Οι δύο αυτές γραμμές σήμερα ενώνονται σε μια κυκλική γραμμή μετρό, παρέχοντας μια λύση που θα εξυπηρετήσει σε πολύ μεγάλο βαθμό τους κατοίκους της δυτικής Θεσσαλονίκης, καθώς θα τους δώσει την επιπλέον δυνατότητα της εσωτερικής μετακίνησης εντός και μεταξύ αυτών των δήμων.

Έτσι, για πρώτη φορά, οι πολύπαθες, αδικημένες και πολυπληθείς δυτικές συνοικίες θα αναπτυχθούν ισότιμα και δίκαια σε σχέση με το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα. Η πολυετής τους υποβάθμιση, η άνιση μεταχείριση των πολιτών τους ως πολιτών «δεύτερης κατηγορίας» αίρεται με την επέκταση των γραμμών του μετρό.

Παράλληλα, έχει δρομολογηθεί ακόμα μία επέκταση, αυτή της γραμμής προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία» που αυτή τη στιγμή μελετάται και εξετάζεται η πιθανότητα να είναι υπέργεια, μια «ελαφριά» λύση δηλαδή, προκειμένου να εξασφαλίσει μικρότερο κόστος και συντομότερη διάρκεια κατασκευής, αφού θα αποφευχθούν η διάνοιξη υπογείων σηράγγων, οι υπόγειοι σταθμοί και οι απαλλοτριώσεις.

Το μετρό ως έργο Βιώσιμης Ανάπτυξης

Το Μετρό είναι ένα έργο βιώσιμης ανάπτυξης καθώς συμβάλλει κατά τρόπο ολοκληρωμένο τόσο στην οικονομική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια της κατασκευής του, (νέες θέσεις εργασίας, κύκλος εργασιών εκατομμυρίων ευρώ στην τοπική οικονομία), όσο όμως και κατά τη λειτουργία του, με την επίλυση του συγκοινωνιακού προβλήματος της πόλης, την προστασία του αστικού περιβάλλοντος και την απορρύπανση της ατμόσφαιρας, τη βελτίωση των συνθηκών και της ποιότητας της ζωής, αλλά και στην ανάδειξη της ιστορίας και του πολιτισμού των πόλεων όπου κατασκευάζεται και λειτουργεί.

Το μετρό και η επίλυση του συγκοινωνιακού προβλήματος θεωρώ ότι είναι κομβικές παρεμβάσεις. Με τη σημαντική μείωση των ΙΧ αυτοκινήτων που θα κυκλοφορούν στην

πόλη και ό,τι αυτό σημαίνει σε βελτίωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας και σε αναστροφή του φαινομένου του θερμοκηπίου και της κλιματικής αλλαγής, με τον επανασχεδιασμό των δημόσιων λεωφορειακών γραμμών και τη βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη και της ποιότητας της ζωής μας, αλλά και με την τόνωση που θα δώσει το σύγχρονο μέσο σταθερής τροχιάς στην ανάπτυξη της οικονομίας της πόλης και στις θέσεις εργασίας για τους νέους ανθρώπους της, με την τόνωση του τουρισμού, της αγοράς και του εμπορίου σε μια πόλη βυθισμένη σε ύφεση, είναι πραγματικά ό,τι χρειάζεται η πόλη της Θεσσαλονίκης.

Από τα παραπάνω συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα πως με την δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου Μετρό στην Θεσσαλονίκη, τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά την ολοκλήρωσή του, έρχεται να προστεθεί μια ακόμη παράμετρος στην προστιθέμενη αξία της πορείας της οικονομικής ανάπτυξης που επιχειρείται σήμερα στην Ελλάδα.